



行政總裁回顧及展望

致各股東及其他有關人士：

2019年對於公司而言是別具意義的一年。這一年標誌著港鐵服務香港市民踏入第40個年頭，但同時也是港鐵有史以來最具挑戰的一年，尤其是我們的鐵路營運及發展項目方面。但即使面對眾多在社會上前所未有的挑戰以及艱難的宏觀經濟環境，我們仍然竭盡所能，讓香港繼續前行。

我在出任行政總裁一職時，曾表示有三件事需要優先處理，包括恢復公眾對港鐵的信心、繼續為顧客提供安全可靠、物有所值的服務，以及確保公司多元的業務得到完善管理、營運暢順。

為維持我們的核心業務以及應對未來的挑戰，我們正為不同的策略領域進行企業策略檢討，為日後出現的挑戰及機遇作好萬全準備。我們將加強若干策略目標領域，並繼續提升港鐵的香港核心業務，因為香港的業務是我們長遠成功發展的基石。憑藉我們一貫優良的鐵路營運表現，我們將繼續拓展中國內地及國際業務，利用創新科技，發掘新的業務增長引擎，

為集團發展注入動力。同時，我們會密切關注可持續發展、環境、社會及管治，以及多元共融等範疇，以加強我們對可持續發展的承諾，為我們服務的社區增值。

2019年下半年，香港的一些公眾活動令我們的本地業務受到不利影響。儘管我們的鐵路網絡遭受破壞與干擾，公司員工仍然繼續堅守崗位，在可行的情況下盡量維持客運服務。為了讓香港繼續前行，同事縱然置身充滿風險的處境，仍然全情投入，充份發揮專業精神，令我深受感動。

最近爆發的新型冠狀病毒疫情已對香港及集團多方面的業務構成影響。為確保顧客與員工的健康和安全，我們已實施廣泛措施，包括加強清潔車站、列車、公司管理的物業及商場，為前線員工提供防護裝備，以及為辦公室員工作出特別工作安排。此外，我們應政府要求，暫停所有過境服務，包括通往羅湖及落馬洲的過境服務、廣州—深圳—香港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)及城際客運服務。

本文撰寫時，這場疫症危機仍未止息。港鐵管理層衷心感謝各位港鐵員工，在這艱難時期仍表現專業及竭誠奉獻，謹此致以崇高敬意。

2019年，我們亦非常關注9月份在紅磡站附近發生的列車出軌事故，以及3月份在中環站附近於非服務時間進行新信號系統測試期間，兩列非載客列車發生碰撞的事故。為調查兩宗事故成因，公司分別成立調查委員會，邀請香港及海外專家提供協助。我們十分重視這些事故，並已採取行動防止類似事故重演。

物業發展業務方面，我們於年內批出「日出康城」第十一期及黃竹坑站第四期物業發展項目。「日出康城」第十二期物業發展項目亦已於2020年2月批出。

新鐵路項目方面，沙田至中環綫繼續取得良好進展，當中屯馬綫一期已於2020年2月14日成功開通。

我們歡迎行政長官在《2019年施政報告》中宣布，政府有意就三條新鐵路綫展開詳細規劃和設計，包括東涌綫延綫、屯門南延綫和北環綫(及古洞站)。我們期待與政府攜手合作，令這三個新鐵路項目得以落實。

年內，中國內地及國際業務亦取得成果，包括開通澳洲悉尼地鐵西北綫、杭州地鐵五號綫首通段，以及澳門輕軌系統氹仔線。倫敦TfL Rail亦開始營運Paddington站至Reading站的服務，未來全綫將易名為「伊利莎伯綫」。

在中國內地，我們的聯營公司獲批北京地鐵十七號綫營運及維修服務的專營權。在澳洲，公司作為Northwest Rapid Transit (「NRT」)財團成員，已就延伸現有NRT悉尼地鐵公私合營項目達成協議，並會涵蓋城市及西南綫的項目工程及營運。當城市及西南綫於預期的2024年開通後，屆時將與現時的西北綫以單一路綫營運。

財務表現方面，來自經常性業務的股東應佔利潤減少44.8%至49.80億港元。年內的物業發展利潤增加148.8%至55.80億港元。因此，來自基本業務的股東應佔利潤減少6.2%至105.60億港元。2019年來自基本業務的平均股東資金回報率為5.8%，2018年則為6.5%。若包括投資物業重估所產生的收益，公司股東應佔淨利潤下跌25.5%至119.32億港元，即包括投資物業重估收益後每股盈利為1.94港元。

尚不包括就沙田至中環綫項目作出的20億港元撥備、就South Western Railway(西南部鐵路)專營權作出的4.36億港元撥備，以及香港的公眾活動導致的23億港元不利影響，來自經常性業務的淨利潤本應上升7.7%至97.12億港元、來自基本業務的淨利潤應上升35.8%至152.92億港元、

行政總裁回顧及展望

公司股東應佔淨利潤將上升4.1%至166.64億港元，而2019年來自基本業務的平均股東資金回報率應為8.2%。

董事局建議派發末期普通股息每股0.98港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息共每股1.23港元，較去年上升2.5%。

香港業務

港鐵的香港業務建基於行之有效的「鐵路加物業」業務模式，除了透過鐵路網絡提供服務之外，亦包括車站和車廠上蓋及周邊的車站商務、物業租賃及物業發展。「鐵路加物業」業務模式不只是一個填補新鐵路綫資金落差的融資模式，同時有助在鐵路沿綫建立和發展以完善交通聯繫為重心的社區及城市。

公眾活動對香港業務造成的影響

如前所述，我們的香港業務(包括客運業務、車站商務及物業租賃業務)受到本港公眾活動的不利影響。香港客運業

務方面，周日乘客量較2018年下跌4.5%至561萬人次，而總乘客量於2019年上半年增長2.5%，但下半年卻下跌14.8%；加上期內增聘人手及進行大量復修及更換工程的支出，均對財務及營運業績造成不利影響。此外，車站和商場在公眾活動期間提早關閉，車站和商場的部分租戶因此獲得租金補助，亦使車站商務及物業租賃業務的業績受到影響。

由於有不少鐵路車站、輕鐵站及其他鐵路設施遭受破壞而損毀，我們因此不得不提早關閉大量車站或縮短服務時間，在10月5日更被迫全綫停駛，是我們通車40年來的首次。關閉這些車站，主要是為了保障乘客和員工的安全。

在重建港鐵設施的過程中，我們審視車站設計方針時會考慮保安的需要，例如暫時以金屬圍板代替破裂受損的玻璃屏，並探討在日後的車站設計中提升保安措施。

客運業務

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	19,938	19,490	2.3
EBITDA	5,909	8,171	(27.7)
EBIT	(591)	1,985	n/m
EBITDA邊際比率(%)	29.6%	41.9%	(12.3)個百分點
EBIT邊際比率(%)	(3.0)%	10.2%	(13.2)個百分點

2019年香港客運業務的總收入上升2.3%至199.38億港元，主要是因為高速鐵路(香港段)在2018年9月通車後作出全年度貢獻，足以抵銷公眾活動所造成的不利影響。但

是受到香港公眾活動影響，乘客量減少，以及額外營運和維修的開支增加，導致5.91億港元的未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的虧損。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2019	增/(減) 百分率	2019	增/(減) 百分率
香港客運業務				
本地鐵路服務	1,568.2	(6.1)	12,714	(3.9)
過境服務	104.2	(11.3)	3,164	(8.9)
高速鐵路(香港段)	16.9	219.2	2,098	249.7
機場快綫	15.8	(11.0)	1,011	(12.5)
輕鐵及巴士	207.3	(10.0)	677	(6.4)
城際客運	1.9	(48.2)	175	(18.2)
	1,914.3	(6.4)	19,839	2.3
其他			99	6.5
總計			19,938	2.3

因香港於2019年下半年有公眾活動，加上經濟轉弱及訪港旅客減少，導致本地鐵路服務總乘客量從前一年的16.700億人次，下跌6.1%至15.682億人次。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量亦下跌11.3%至1.042億人次，主要由於訪港內地旅客人數大幅下滑。同樣地，隨著訪港旅客減少，機場快綫的乘客量於年內下跌11.0%。

2019年，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量較2018年減少6.4%至19.143億人次，而周日平均乘客量較前一年的588萬人次下跌4.5%，至561萬人次。

市場佔有率

公司於2019年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為47.4%，而2018年為49.0%。主要由於公眾活動導致所有鐵路服務的乘客量減少，市場佔有率因而下降。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為67.5%，而2018年為69.1%。港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)，在2019年過境業務的市場佔有率由52.1%下跌至51.3%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.0%下跌至20.5%。

車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於2019/2020年度的調整幅度為+3.3%。為配合港鐵慶祝通車40周年，我們由2019年6月30日至2020年4月4日推出「程程3.3%車費扣減」

優惠，因應近期新型冠狀病毒疫情，此優惠將延長至2020年6月底，所有八達通用戶乘搭港鐵、輕鐵及港鐵巴士，每一段付費車程均可享有3.3%折扣；換言之，使用八達通的乘客在優惠期間不會有實際車費上調。「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門—南昌全日通」的售價亦維持不變至2020年6月底為止，使經常使用港鐵服務的顧客也能受惠。

2019/2020年度的車費推廣計劃，令顧客節省的總金額由上年同期超過5億港元增至超過9億港元。連同超過26億港元的恆常車費優惠和其他轉乘優惠，公司在2019/2020年度回饋乘客的車費優惠將超過35億港元。

因應新型冠狀病毒疫情，雖然2020/2021年度的票價調整幅度，仍有待政府統計處於2020年第一季稍後時間公布2019年12月運輸業名義工資指數按年變動幅度和其他相關數據後，才可按票價調整機制計算出來，但公司已決定透過車費扣減優惠或其他安排，令港鐵車費在2020年餘下時間不會有實際調整。具體安排詳情待2020年3月底相關統計數字出爐後公布。實行此計劃後，使用八達通乘車的票價自2019年1月起至2020年底維持不變。

服務表現

不計及公眾及非港鐵控制的外在因素影響，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於99.9%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對公司所編定班次的指標，而乘客車程準時程度則量度按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

2019年，我們的重鐵和輕鐵網絡分別提供逾207萬及逾96萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤分別有10宗和零宗，較上一年減少16.7%。

其中一項影響服務表現的事故，是發生在9月17日東鐵綫紅磡站附近的列車出軌事故。事發後，我們即時暫停東鐵綫來往紅磡站及旺角東站的列車服務，經維修人員通宵搶修後，翌日已恢復列車服務。我們就這次事故成立了成員包括港鐵資深人員和香港及海外專家的調查委員會，調查結果已於2020年3月3日公布，調查總結事故是由紅磡站附近一個道岔的動態軌距擴闊所致。公司已接納委員會提出的建議，並正採取行動防止類似事故重演。

在此事故發生前的3月份，新信號系統於非行車時間進行測試時，有兩列非載客列車在荃灣綫中環站附近發生碰撞。公司其後成立了由港鐵資深人員及本地和海外專家組成的調查委員會，調查報告已於2019年7月公布。經詳細調查後，總結事故是新信號系統承辦商在修改軟件時出現軟件編程上的執行錯誤所致，並向承辦商建議了一系列改善措施。港鐵公司會監督承辦商落實改善措施，並會提高警覺，對承辦商供應的信號系統加強監察。

提升顧客體驗

服務班次更頻密

為使顧客的旅程更便捷，我們於2019年4月及7月推行新一輪港鐵加密列車班次計劃，當中港島綫、荃灣綫、觀塘綫及東鐵綫每星期額外增加了合共101班列車班次。

為應付繁忙時間對列車班次的需求，我們正在提升信號系統以加密列車班次，其中荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的信號系統更換工程於年內繼續進行。自2019年3月於非服務時間進行新信號系統測試期間發生列車碰撞事故之後，所有與新信號系統有關的行車測試已暫停進行。安全一直是公司的首要考慮，因此我們只會在獲得政府同意後，才會恢復行車測試。

港鐵會繼續盡力應對繁忙時間對列車班次的需求所帶來的挑戰。然而，待新建的沙田至中環綫過海段完成後，現時荃灣綫過海段的擠塞情況才會略為舒緩。

乘客舒適體驗

為營造更舒適的乘車體驗，公司訂購了全新列車及輕鐵車輛。在購入的93列列車及40輛輕鐵車輛中，有7列列車及2輛輕鐵車輛已運抵香港，並於年內進行測試和試運行。新購輕鐵車輛目標是於2020年及以後陸續投入客運服務。

為了向乘客提供更舒適的車站環境，我們已著手在更換網絡中大約一半的空調系統。有關的空調冷卻裝置分五期更換，截至2019年已完成首兩期工程，更換了61部空調冷卻裝置。餘下各期的更換工程，目標完工日期為2022年。

提升車站設施

我們一直致力優化車站設施以提升顧客的乘車體驗，包括增設育嬰間、洗手間、飲水機，以及加裝闊閘機、座椅及流動裝置充電插座等。

為配合人口老化的需要，我們在指定車站推出更多方便長者出行的新措施及提供洗手間和適切資訊。有關的提升措施包括在較長的通道內增設扶手和座椅、換上大型指示

牌、在客務中心提供放大鏡和字母卡，以幫助有需要的顧客識別車站出入口。

透過科技豐富乘客旅程

我們應用新數碼技術以提升顧客在列車上和車站內的體驗，繼續取得進展。我們為乘客在改善安全、交通聯繫及便捷體驗上不遺餘力，貫徹港鐵「智慧城市，智慧出行」的願景。

我們在各個手機應用程式裡，透過人工智能(AI)及物聯網科技(IoT)，提供一系列個人化服務，包括全新落車提示功能、金鐘站預計候車時間，以及港鐵巴士實時到站時間表。我們亦已提升行程指南的功能，提供點對點交通建議，包括接駁公共交通工具資料，而MTR Mobile機場快綫功能的用戶介面亦已革新。2019年，MTR Mobile的每月活躍用戶約為140萬。

內部方面，我們一直應用科技以改善內部流程和維修，其中包括透過聊天機械人與機械人流程自動化(RPA)工具，幫助我們減少重複性的辦公室工作。此外，我們一直利用大數據及人工智能技術優化規劃及工程工作調度，並借助視像和圖像分析監控我們鐵路資產的狀況。我們並於培訓課程中引入了增強實境(AR)和虛擬實境(VR)技術，透過身歷其境的三維空間模擬實際工作環境。

出行即服務(MaaS)概念，是我們透過數碼技術提升客戶體驗的另一個探討方向。該平台在歐洲處於開發或營運階段，用戶可以在同一平台上一次過購買不同交通工具的車票。港鐵將繼續與其他交通營運商探索機遇，希望為顧客開發出行即服務解決方案。

車站商務

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售設施收入	4,800	4,424	8.5
廣告收入	1,130	1,212	(6.8)
電訊業務收入	743	696	6.8
其他車站商務收入	126	126	-
總收入	6,799	6,458	5.3
EBITDA	6,119	5,891	3.9
EBIT	5,122	5,025	1.9
EBITDA 邊際比率(%)	90.0%	91.2%	(1.2) 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	75.3%	77.8%	(2.5) 個百分點

香港車站商務於2019年的總收入為67.99億港元，較對上一年的64.58億港元增加5.3%，主要由於高速鐵路(香港段)帶來額外的車站零售設施收入。

車站零售設施收入增長8.5%至48.00億港元，主要原因是香港西九龍站新開業的免稅店作出全年度貢獻、改進商戶組合而令租金水平上升，以及租戶續租且大多數於2019年年中前簽訂新租約。年內，公司繼續進行車站翻新工程及

重新設計商店間隔，以在車站內增闢零售面積。我們亦推出無人店，以嶄新零售業務模式引入創新科技應用。2019年，車站商店新訂租金升幅及平均出租率分別為3.7%和超過99%。

隨著旅遊業及零售市場於2019年下半年出現收縮，2019年的廣告收入下跌6.8%至11.30億港元。為抵銷廣告銷售的跌勢，我們推出了一系列進取而靈活的銷售套餐以及銷售獎勵計劃。

行政總裁回顧及展望

受惠於新訂服務合約及數據容量提升工程帶來的收入，2019年的電訊業務收入上升6.8%至7.43億港元。年內，

我們與電訊營運商合作，探討在車站內提供5G無線技術，以改善鐵路網絡的流動通訊服務。

物業業務

物業租賃及管理

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	4,833	4,748	1.8
物業管理業務收入	304	307	(1.0)
總收入	5,137	5,055	1.6
EBITDA	4,286	4,242	1.0
EBIT	4,264	4,225	0.9
EBITDA邊際比率(%)	83.4%	83.9%	(0.5)個百分點
EBIT邊際比率(%)	83.0%	83.6%	(0.6)個百分點

2019年的物業租賃業務收入增加1.8%至48.33億港元，主要是來自商場的租金增長，而為受公眾活動所影響的部分商場租戶所提供的租金補助，抵銷了部分收入增長。公司在香港的商場之新訂租金於2019年錄得3.1%的升幅(若計及一個特別租賃個案則為7%)。於2019年12月31日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓錄得接近100%的出租率。

2019年下半年，公司密切注視公眾活動的情況，並在旗下商場實施了多項保安措施。為與我們建立了長期合作關係的租戶共度時艱，我們根據個別情況給予租金補助，當中優先考慮中小型租戶。在未來的一年，我們將繼續加強市場推廣工作，以保持商場的競爭力。

2019年，香港物業管理業務收入輕微減少1.0%至3.04億港元。於2019年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾104,000個，而管理的辦公室及商用面積逾772,000平方米。

物業發展

2019年，香港物業發展錄得55.31億港元的利潤，主要來自「MALIBU」所錄得的分佔盈餘及「The LOHAS康城」的攤分物業，以及出售存貨單位。

2019年，多個物業發展項目的預售活動取得理想進展，當中上半年表現尤其突出，其中「日出康城」第七期「MONTARA」和「GRAND MONTARA」已全數售出，而第四期之「晉海」及「晉海II」、第五期之「MALIBU」以及第六期之「LP6」的剩餘單位繼續預售，其中已售出約97%。「日出康城」第九期之「MARINI」及「GRAND MARINI」於2019年第三季推出預售，分別售出約83%及約49%的單位。

西鐵物業發展項目方面，作為九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人，「匯璽III」(南昌站)於2019年9月推出預售，「朗城匯」(朗屏站(南)地塊)單位的預售亦繼續進行。

物業招標活動方面，公司於2019年4月批出「日出康城」第十一期物業發展項目，由信和置業有限公司、嘉華國際集團有限公司及招商局置地有限公司合組之財團成功投得。我們亦於2019年10月批出黃竹坑站第四期物業發展項目予由嘉里建設有限公司、太古地產有限公司及信和置業有限公司合組之財團。至於「日出康城」第十二期物業發展項目則於2020年2月批出予會德豐有限公司之附屬公司。

香港業務增長

沙田至中環綫

截至2019年年底，我們已完成沙田至中環綫項目大圍至紅磡段的99.8%及紅磡至金鐘段的82.3%。當全長17公里的沙田至中環綫全綫竣工後，新界、九龍與港島的交通聯繫將大為加強，並顯著縮短交通時間。

於2020年2月11日，公司與政府和九鐵公司訂立了相關協議以補充現有協議，以便公司能夠從2020年2月14日開始，以與現有鐵路網絡大致相同的形式營運屯馬綫一期，為期兩年。於2020年2月14日開通的屯馬綫一期，令原有馬鞍山綫的乘客可以經顯徑站及鑽石山站直達位於九龍東的啟德站。擴建後的鑽石山站成為屯馬綫及觀塘綫的新轉綫站，方便新界北和新界東的乘客前往九龍東以至港島東一帶。屯馬綫全綫預計可於2021年通車。紅磡至金鐘段（即東鐵綫過海至金鐘）於2022年第一季通車的目標仍充滿挑戰，公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。

由於紅磡至金鐘段將與現有的東鐵綫連接，因此東鐵綫的信號系統須因應沙田至中環綫項目進行更新，近日公眾活動令東鐵綫設施遭受破壞，導致原定在非服務時間進行的新信號系統行車測試受到阻延。

紅磡站擴建部分的工程質量問題方面，政府於2019年3月26日公布調查委員會所呈交的中期報告，當中有部分內容被遮蓋。調查委員會的最終報告預料將於2020年3月31日或之前提交政府。

公司已於2019年7月份向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的建造工程事件的最終報告。

公司對沙田至中環綫造價估算進行了進一步評估和重新確認，並已於2020年2月11日提交政府審核。公司提交的評估包括額外項目管理費，政府已回覆並要求進一步資料及澄清，同時反對在評估內包含任何額外管理費用。公司於2020年2月28日的公告中提及，公司注意到政府已就沙田至中環綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序發出文件，而該份政府文件中並未有包括政府就公司的額外項目管理費用而預留任何金額。公司現正與政府商討有關事宜。當有關事宜得到解決後，公司會就此發出公告。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

其他新鐵路項目

除了行政長官在《2019年施政報告》中提及的三個新鐵路項目外，我們繼續與政府就多個新鐵路項目緊密合作，我們亦已提供東九龍綫和北港島綫所需的技術和財務資料。

至於《鐵路發展策略2014》中建議進行的餘下兩個新鐵路項目，即洪水橋站項目及南港島綫（西段）項目，我們於2019年獲邀提交建議書，現時正進行技術性研究，準備於2020年提交相關建議書。

我們亦期望於2020年能參與其他鐵路策略性研究。

擴展物業組合

投資物業

位於「日出康城」的商場已正式命名為「The LOHAS 康城」，年內我們為該商場於2020年下半年開業作好準備，並正進行預租。

行政總裁回顧及展望

年內，我們另外兩個商場項目進度理想，其中大圍商場的地基工程已經完成，而黃竹坑商場則已展開地基工程。兩個項目符合施工進度，預計可於2023年完成。

當這三個新商場全數開業，我們的商場組合應佔總樓面面積將較2019年12月31日增長約49%。

公司於2020年2月26日宣布，已與新世界發展有限公司和周大福企業有限公司簽訂協議，購入其所持有的九龍灣「德福廣場」二期商場及將軍澳「PopCorn 2」商場之收益權，作價共30億港元。當有關交易於2020年3月31日或之前完成後，公司將全數持有此兩商場之所有收益權，為公司的鐵路業務提供可持續的財務資源。

住宅物業發展

公司於未來六年左右將透過16個物業發展項目，為香港市場供應約22,000個住宅單位。這些項目包括最近批出的「日出康城」第十一期及第十二期，以及黃竹坑站第四期物業發展項目，合共提供約4,650個住宅單位，總樓面面積約237,448平方米。

「日出康城」第十一期及第十二期物業發展項目成功招標，標誌著「日出康城」物業發展組合絕大部分已經批出，並處於不同的發展階段。

小蠔灣車廠地塊將會發展為一個社區，設有約14,000個公私營住宅單位、社區設施及一個樓面面積達30,000平方米的商場。我們正與政府探討最適合的推展方案。在此初步階段，公司不能保證該項目的商業可行性。

中國內地及國際業務

中國內地及國際業務

截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	1,881	1,458	29.0	19,204	19,419	(1.1)	21,085	20,877	1.0
EBITDA	529	388	36.3	796	488	63.1	1,325	876	51.3
EBIT	517	376	37.5	572	346	65.3	1,089	722	50.8
EBIT(已扣除非控股權益)	517	376	37.5	412	198	108.1	929	574	61.8
EBITDA 邊際比率(%)	28.1%	26.6%	1.5 個百分點	4.1%	2.5%	1.6 個百分點	6.3%	4.2%	2.1 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	27.5%	25.8%	1.7 個百分點	3.0%	1.8%	1.2 個百分點	5.2%	3.5%	1.7 個百分點
經常性業務利潤	472	338	39.6	200	48	316.7	672	386	74.1
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	1,005	989	1.6	(403)	(26)	(1,450.0)	602	963	(37.5)
應佔利潤/(虧損)	457	470	(2.8)	(403)	(33)	(1,121.2)	54	437	(87.6)
附屬公司EBIT (已扣除非控股權益)和 應佔聯營公司及 合營公司EBIT	1,522	1,365	11.5	9	172	(94.8)	1,531	1,537	(0.4)
公司股東應佔年內利潤									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							726	823	(11.8)
– 業務發展開支							(201)	(263)	(23.6)
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							525	560	(6.3)
– 來自中國內地物業發展							49	90	(45.6)
– 總計							574	650	(11.7)
公司在香港以外的鐵路附屬公司、聯營公司及合營公司錄得的乘容量(百萬人次)							2,276	2,186	4.1

在香港以外地區，我們憑藉專長及經驗，在中國內地、澳門、歐洲及澳洲已經建立並不斷擴展鐵路相關的業務組合。我們在香港以外地區的鐵路業務於2019年的周日平均乘客量約為720萬人次。

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤上升39.6%至4.72億港元，主要是來自為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務和項目管理服務的額外收入。

國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤上升316.7%至2.00億港元，主要是來自悉尼城市及西南綫前期工程契約錄得的利潤，以及MTR Pendeltågen AB的虧損減少。

應佔聯營公司和合營公司利潤減少87.6%至5,400萬港元，主要來自First MTR South Western Trains Limited虧損性合約的撥備。

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司在2019年錄得應佔除稅後淨利潤為5.25億港元，較2018年下跌6.3%，佔2019年總經常性利潤10.5%。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段。該四條鐵路綫於2019年的列車服務準時程度平均為99.9%。

2019年，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為4.55億人次，周日平均乘客量超過135萬人次，與2018年相若。

北京地鐵十四號綫的首三期於2019年錄得總乘客量約為2.51億人次，周日平均乘客量約為788,000人次，較2018年增長6%。

北京地鐵十六號綫及北京地鐵十四號綫餘下路段的工程在年內繼續取得進展，兩綫的全綫通車目標日期均為2021年以後。

深圳

深圳地鐵四號綫乘客量增長3%至2.39億人次，周日平均乘客量為666,000人次，服務準時程度為99.9%。

雖然乘客量在年內持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們在2010年開始營運以來一直未有調高車費。深圳市政府現正計劃落實車費調整機制，倘未能早日落實適當的車費調整機制，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

深圳地鐵四號綫北延綫方面，我們繼續與深圳市政府商討營運及維修安排，為2020年年底通車作好準備。

杭州

杭州地鐵一號綫的乘客量上升9.6%至2.96億人次，周日平均乘客量為822,000人次。列車服務的準時度維持在99.9%。

杭州地鐵五號綫首通段已於2019年6月通車，獲得乘客正面評價。自通車日起計的乘客量為1,600萬人次，周日平均乘客量為92,000人次。後通段預計於2020年上半年投入服務。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」住宅發展項目，其可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。超過98%的住宅單位已售出並交付予買家。「天頌」商場已於2019年8月正式開業，而期內的平均出租率為74%。

天津方面，北運河站商場的買賣協議已於2018年簽訂。按施工進度，由於建造地庫時需進行額外鐵路安全保障工程，該項目的完工日期預料會由2022年延至2024年。

在粵港澳大灣區，我們正為一個位於廣東省佛山市順德區，陳村站毗鄰的綜合物業發展項目，提供以地鐵為導向發展的技術支援。

在中國內地，公司亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，於2019年12月31日，管理的總樓面面積為390,000平方米。我們在北京的商場「銀座Mall」，於2019年內的平均出租率為98%。

澳門鐵路業務

澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統，我們負責提供營運及維護服務。自氹仔線於2019年12月10日投入服務後，深受公眾及乘客歡迎。氹仔線全長9.3公里，從氹仔碼頭站到海洋站共設有11個車站。

歐洲鐵路業務

英國

在倫敦，公司的附屬公司以「TfL Rail」品牌營運Crossrail專營權。於2019年，TfL Rail的整體表現令人滿意，仍然是英國最可靠的鐵路服務之一。除了TfL Rail現有往來倫敦

東部Liverpool Street站與Shenfield站之間，以及往來倫敦西部Paddington站與希斯路機場之間的兩段服務，由2019年12月開始，TfL Rail亦開始營運Paddington站至Reading站一段全長57公里的鐵路服務。當全綫通車後，此鐵路服務將會易名為「伊利莎伯綫」。作為此鐵路綫的營運商，我們繼續就其分階段開通向倫敦運輸局提供支援。

港鐵透過聯營公司First MTR South Western Trains Ltd營運South Western Railway專營權。South Western Railway是英國最大的鐵路網絡之一，於2019年，此專營權的財務表現繼續受多項因素拖累，我們已公布並作出一筆4,300萬英鎊的撥備，相當於我們在專營權協議下應佔的最高的潛在損失。

First MTR South Western Trains Ltd正與英國運輸部就商業及合約上的潛在補救方案進行磋商，當中涉及多項影響專營權表現的不確定因素，包括基建的可靠性問題、延遲更改行車時間表以及工業行動。這些討論雖然富有建設性，但仍在進行中，磋商的結果以至其對聯營公司繼續經營專營權的影響尚未確定。

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三大鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express及Stockholm commuter rail(Stockholms pendeltåg)。

年內，斯德哥爾摩地鐵在營運服務及顧客滿意度方面的表現保持穩定。

根據瑞典創新指數，MTR Express名列瑞典最具創意公司第二名，其乘客量於2019年持續增長，虧損亦有所減少。我們已推出新的市場推廣措施，力求提升乘客量。

Stockholms pendeltåg 於 2018 年曾面對挑戰，其營運與財務表現於 2019 年獲得顯著改善。負責營運 Stockholms pendeltåg 的全資附屬公司 MTR Pendeltågen AB 在 2019 年的虧損有所減少，然而我們預計此公司在未來一年左右仍會繼續出現虧損。年內，MTR Tech AB 收購了負責 Stockholms pendeltåg 列車維修服務的 Emtrain AB 另外 50% 股權，得以全權管理 Stockholms pendeltåg 的列車維修服務。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，墨爾本都市鐵路網絡的營運表現受到一系列因素影響，當中包括由市政府牽頭的網絡改善工程。我們其後制定糾正計劃並投入所需資源，務求將服務表現回復到以往水平。事實上，我們在上一個專營權期內的良好表現，正是我們的專營權獲續期至 2024 年 11 月、且期滿後或可獲續期最多三年的其中一個原因。

悉尼地鐵西北綫已於 2019 年 5 月投入服務，是澳洲首條無人駕駛地鐵，營運初期在顧客滿意度方面已取得優異的評分。該地鐵綫採用最先進的設計，包括全自動的無人駕駛列車和月台閘門，除了獲得新南威爾斯省省長的讚揚外，更深受公眾歡迎。

香港以外的增長

在香港以外地區，公司致力爭取鐵路專營權及與鐵路相關的物業發展機遇。

中國內地方面，我們於 2019 年 12 月獲批全長 49.7 公里的北京地鐵十七號綫的營運及維修專營權。此項專營權為期 20 年（最遲不超過 2045 年 12 月 31 日），將於第一期通車時生效，目標通車日期為 2021 年年底。我們將於 20 年專營權期內租用列車，列車租賃費用將分兩期於每期通車後支付。年內，我們繼續努力發掘在北京、杭州，尤其是粵港澳大灣區的發展機會。

成都軌道交通集團邀請公司與其合營車站商業業務，並於 2020 年 1 月 14 日簽訂意向協議書。雙方均期待能達成合營協議，如能通過業務方案評審，我們將在中國內地開展這項新業務。

在英國，我們早提交標書競逐 West Coast Partnership 鐵路專營權，但未能成功中標。

在斯德哥爾摩，我們已參與投標 Roslagsbanan 的營運及維修服務，Roslagsbanan 是一條連接斯德哥爾摩與城市以北地區的通勤鐵路。預計投標結果將於 2020 年第二季揭曉。

澳洲方面，公司作為 NRT 財團成員之一，財團已於 2019 年 11 月與新南威爾斯省政府就延伸現有 NRT 悉尼地鐵公私合營項目達成協議。NRT 公私合營項目的合同包括新列車及核心鐵路系統，以及營運及維修合併後的地鐵西北綫與城市及西南綫至 2034 年。地鐵城市及西南綫及西北綫將於 2024 年起合併為同一綫路，港鐵將參與投資，主導 NRT 公私合營項目工程及營運和維修。

財務回顧

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析相關業績。

損益

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)	
	2019	2018	百萬港元	%
總收入	54,504	53,930	574	1.1
經常性業務利潤				
EBIT				
香港客運業務	(591)	1,985	(2,576)	n/m
香港車站商務	5,122	5,025	97	1.9
香港物業租賃及管理業務	4,264	4,225	39	0.9
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	1,089	722	367	50.8
其他 [#]	(2,353)	(404)	(1,949)	(482.4)
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	288	658	(370)	(56.2)
未計利息、財務開支及稅項前利潤	7,819	12,211	(4,392)	(36.0)
利息及財務開支	(939)	(1,208)	(269)	(22.3)
所得稅	(1,740)	(1,835)	(95)	(5.2)
非控股權益	(160)	(148)	12	8.1
經常性業務利潤	4,980	9,020	(4,040)	(44.8)
非經常性業務利潤				
物業發展利潤(除稅後)				
香港	5,531	2,153	3,378	156.9
中國內地	49	90	(41)	(45.6)
非經常性業務利潤	5,580	2,243	3,337	148.8
基本業務利潤	10,560	11,263	(703)	(6.2)
投資物業重估	1,372	4,745	(3,373)	(71.1)
公司股東應佔淨利潤	11,932	16,008	(4,076)	(25.5)
按正常化基準計算業績[^]				
經常性業務利潤	9,712	9,020	692	7.7
物業發展利潤	5,580	2,243	3,337	148.8
基本業務利潤	15,292	11,263	4,029	35.8
投資物業重估	1,372	4,745	(3,373)	(71.1)
公司股東應佔淨利潤	16,664	16,008	656	4.1

n/m：並無意義

[#] 其他代表「其他業務，以及項目研究及業務發展開支」。

[^] 「按正常化基準計算業績」乃基於若干假設下的估算，以代表若不包括香港公眾活動對集團香港業務所造成的不利影響(23億港元)，以及不包括就香港沙中綫項目的紅磡站事件(20億港元)及英國西南部鐵路專營權協議(4億港元)所記入的撥備後之財務表現。

總收入

於2019年，集團的總收入為545.04億港元，較2018年微升1.1%，主要由於高速鐵路(香港段)的全年貢獻和中國內地及國際附屬公司的收入貢獻增加，惟大部分升幅被因自2019年6月起的香港公眾活動所引致的香港客運業務車費收入減少和需向部分車站商店及商場租戶提供的租金優惠所抵銷。

經常性業務利潤

經常性業務利潤下跌44.8%至49.80億港元。如撇除香港公眾活動及該等撥備的不利影響，經常性業務利潤應可上升7.7%至97.12億港元。

EBIT

於2019年，香港客運業務的EBIT錄得虧損5.91億港元，而2018年的盈利為19.85億港元，主要由於總乘客量下跌6.4%，以及香港公眾活動導致的額外營運、維修及保養費用所致。

香港車站商務的EBIT上升1.9%至51.22億港元，主要由於香港西九龍站新免稅店的全年租金收入及車站商店租金收入增長，惟部分升幅由於受香港公眾活動之不利影響而導致的廣告收入下跌及需向部分車站商店租戶提供的租金優惠所抵銷。

香港物業租賃及管理業務的EBIT微升0.9%至42.64億港元，主要由於集團商場租金收入增長，惟部分升幅由於受香港公眾活動之不利影響而需向部分租戶提供的租金優惠所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司業務的EBIT上升50.8%至10.89億港元，主要由於Stockholms pendeltåg的業績改善及澳門輕軌系統氹仔線項目管理和營運及維護服務的經營利潤增長。

於2019年，其他的EBIT(主要包括香港特區政府委託的項目管理服務、「昂坪360」及顧問業務，經扣除項目研究及業務發展開支)錄得虧損23.53億港元，而2018年則為虧損4.04億港元，主要由於就香港沙中綫項目的紅磡事件於2019年作出的20億港元撥備。

應佔聯營公司及合營公司利潤

應佔聯營公司及合營公司利潤下跌56.2%至2.88億港元，主要由於就英國西南部鐵路專營權協議的虧損性合約於2019年作出的4.36億港元撥備所致。如撇除該撥備，應佔利潤應可增加6,600萬港元或10.0%，升幅主要來自集團於澳洲及杭州的聯營公司之貢獻。

非經常性業務利潤

物業發展利潤增加148.8%至55.80億港元，主要來自「MALIBU」(「日出康城」第五期)的盈餘和收取「The LOHAS康城」的攤分物業，以及出售存貨單位。

公司股東應佔淨利潤

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，2019年的重估收益為13.72億港元，較2018年下跌71.1%。跌幅主要由於中美貿易關係緊張導致經濟下滑及香港公眾活動所致。公司股東應佔淨利潤較2018年下跌25.5%。如撇除香港公眾活動及撥備的不利影響，公司股東應佔淨利潤應可上升4.1%至166.64億港元。

財務狀況

百萬港元	於2019年 12月31日	於2018年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	186,798	180,619	6,179	3.4
總資產	289,214	274,687	14,527	5.3
總負債	102,416	94,068	8,348	8.9
負債總額	39,456	40,205	(749)	(1.9)
淨負債權益比率(%)	15.4%	18.1%		(2.7)個百分點

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產上升3.4%，由2018年12月31日的1,806.19億港元增至2019年12月31日的1,867.98億港元。

總資產

總資產上升5.3%，由2,746.87億港元增至2,892.14億港元。升幅主要由於：

- (i) 收取「日出康城」第七期的新商場及(ii)現有投資物業組合的投資重估收益，令投資物業增加；
- 「MALIBU」物業發展利潤入帳，令物業發展應收款項增加；
- 保留現金增加；惟部分升幅被下列原因抵銷
- 集團物業發展利潤入帳，令發展中物業減少。

總負債

總負債上升8.9%，由940.68億港元增至1,024.16億港元。主要由於：

- 收取與香港物業發展項目有關的款項增加；及
- 就香港沙中綫項目紅磡事件作出20億港元撥備。

負債總額及借貸成本

集團負債總額(包括貸款及其他債務總額、銀行透支及其他短期貸款)下跌1.9%至394.56億港元。集團帶息借貸的加權平均借貸成本維持年率2.8%，與2018年相同。

淨負債權益比率

於2019年12月31日，淨負債權益比率為15.4%，較2018年12月31日的18.1%下跌2.7個百分點，主要受經營活動所得的現金結餘增加所帶動，以及收取與香港物業發展有關的現金款項。

現金流量

百萬港元	2019	2018
經營活動產生的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款	13,988	8,267
收取物業發展項目的淨額	5,916	3,720
投資活動的其他現金流出	(7,490)	(7,956)
償還負債淨額及利息付款淨額	(2,362)	(2,390)
已付公司股東股息	(6,649)	(1,281)
現金、銀行結餘及存款增加[#]	3,286	207

[#] 不包括匯率變動的影響

經營活動所得的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款

經營活動所得的現金淨額，扣除與香港鐵路和相關營運有關的每年定額及非定額付款，為139.88億港元，較2018年增加57.21億港元，主要由於2018年向政府支付黃竹坑站物業發展項目的補地價款項52.14億港元（於2019年不需要支付）。

收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為59.16億港元，主要來自「日出康城」、烏溪沙站及黃竹坑物業發展項目所收取的現金款

項，惟部分款項被公司就「日出康城」物業發展項目支付的款項所抵銷。

投資活動的其他現金流出

投資活動的其他現金流出為74.90億港元，主要包括資本性開支60.72億港元（包括52.91億港元用於投資香港現有鐵路及相關業務資產、3.08億港元用於香港投資物業、2.92億港元用於香港鐵路延綫項目，以及1.81億港元用於中國內地及海外附屬公司），及14.16億港元用於投資聯營公司及合營公司。

環境、社會及管治

在港鐵的營運中，環境、社會及管治的重要性不斷提高，這不僅是在我們的環境和社會表現方面，還包括我們的企業管治工作。這些範疇是我們經營業務的必要條件，並有助公司維持作為一家負責任企業的聲譽，在連繫社區之餘，更致力改善乘客、顧客和員工的生活質素。

我們正探討有關可持續發展措施，例如具共融性、碳中和交通運輸、紓緩擠塞情況、更方便的多模式交通，以及多元共融的當前趨勢。此外，我們鼓勵各業務單位提升環境、社會及管治意識，以及訂立合適的環境、社會及管治目標。

以電力驅動的集體鐵路運輸系統，在城市的龐大客運方式之中，被廣泛視為最符合環境可持續發展標準，而我們亦致力成為業內其中一個最注重資源效益和生態可持續發展的鐵路營運商。我們為減低用電量訂立目標，在重鐵網絡方面，2020年每名乘客每公里用電量需較2008年減少21%；而在投資物業組合方面，2023年的用電量需較2013年減少12%。除了減少能源耗用外，我們在現有的鐵路網絡和未來的鐵路發展項目中均採取了環保措施，減少對環境的影響。我們亦已制訂綠色融資框架，支持綠色融資措施，提升能源效益、以可持續方式使用天然資源和應對氣候變化。

行政總裁回顧及展望

與此同時，我們深明與我們所服務社區的持份者保持緊密溝通的重要性。安全是港鐵上下的首要責任，我們積極向員工、顧客與承辦商推廣「安全第一」文化。我們亦舉辦一連串社區參與活動，連繫年輕人、兒童、長者，以及弱勢社群。另外，由於員工是港鐵最寶貴的資產，我們亦致力建立一個注重參與並支持員工的工作環境。

為了與持份者利益保持一致，確保和維持高水平的企業管治標準同樣重要。公司已採納最佳的企業管治實務，包括清晰明確的管治架構、多元化的董事局及有效的危機管理機制。

過去20年來，我們每年都會發表一份《可持續發展報告》，向持份者概述我們在可持續發展方面的表現，以及在環境、社會及管治方面所推出的措施、取得的進展，包括相關目標。該報告根據全球報告倡議組織發布的匯報標準：核心選項編寫，並符合聯交所《環境、社會及管治報告指引》的披露要求，該報告可於獨立的可持續發展網頁內查閱。

安全第一

港鐵一直以安全為首要目標，這也是我們環境、社會及管治策略的一個重要元素。年內，我們推出一個以提高顧客、員工和承辦商安全意識的「零傷害」願景行動，為員工提供清晰指引和完善培訓，以宣揚預防性的「零傷害」安全文化，保障員工和顧客的安全。

有關行動是實踐「公司安全策略計劃」的強化劑。每四年回顧及修訂一次的「公司安全策略計劃」為我們管理的所有業務範疇提供安全指引，並配合實施「公司安全管理模式」，從而提供一個高效而完善的框架，以確保營運層面的安全績效。

受香港公眾活動所影響，我們的香港重鐵及輕鐵網絡於2019年的須呈報事故¹增加了16%。若不計及由公眾活動所導致的事故，須呈報事故數目應下降2%。

企業風險管理

基於業務本質，公司難免承受各種風險和不確定因素，其中很多風險會隨時間而變化，尤其在過去一年我們的營運受公眾活動的相關事件所影響時，這個說法更見真切。因此，我們採取多項措施以進一步加強車站、乘客和員工的保安及安全，包括提早關閉車站和增聘保安人員。

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理體系」。風險委員會，作為董事局轄下其中一個委員會，檢討企業風險管理體系、政策及公司的重大風險及新興風險，以及相應的緩解措施。

現時公司面對的首三位主要風險管理範疇包括與持份者維持有效及平衡的關係、人身及營運安全，以及新鐵路項目交付及成本。公司所有高級管理人員都充分意識到我們所面對的主要風險，並致力實現最高水平的企業管治，以確保我們能夠掌握這些風險並迅速採取相應行動。

¹ 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向政府運輸及房屋局局長及機電工程處處長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌，以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

我們的人才

公司與其附屬公司於2019年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用17,742和16,521名員工，聯營公司則在香港及香港以外地區共僱用16,534名員工。

我們積極培育同事，以配合公司的業務發展、繼任需要，以及員工的個人成長。我們關懷員工，並致力為他們提供愉快的工作環境，以激勵和推動他們達到更佳工作表現和事業發展。公司的人手保持穩定，於2019年，香港的員工自願流失率維持在4.4%的低水平。年內，公司為每名香港員工提供平均7.1天的培訓。我們在香港、中國內地及國際業務所在地各單位均制定了完善的人力資源策略，以持續肯定及嘉許同事的竭誠付出和專業精神。

港鐵學院

我們成立港鐵學院，旨在培訓鐵路管理及營運人才，並為本港及海外學員提供與鐵路相關的服務、維修及管理課程，同時將港鐵的鐵路專業知識帶到中國內地及「一帶一路」沿線國家。2019年，這些課程吸引接近1,100名學生報讀。

展望

正如我在開首所說，2019年是港鐵通車40年，以及我在港鐵公司工作24年以來最具挑戰性的一年。

展望未來，現有環境的多個不明朗因素，預期將為全球及本地經濟前景帶來重重挑戰，例如主要經濟體增長放緩、環球地緣政局不明，以及香港持續的公眾活動和新型冠狀病毒疫情。

在香港客運業務方面，雖然我們的乘客量對經濟增長放緩有一定的抗跌力，但我們需應對不少風險及不明朗因素，包括失業率上升、訪港旅客減少，尤其是近期爆發新型冠狀病毒疫情。

公司早前已公布，集團的香港客運業務、車站商務及物業租賃業務，均受本港公眾活動的不利影響，包括乘客量下跌、一些車站及鐵路設施遭受破壞和損毀而需要維修或更換、增聘人手及保安而引致的其他支出，以及提供租金補助及寬減。

從2020年年初起，新型冠狀病毒疫情為香港以及世界各地帶來重大影響。作為香港一份子，我們與香港人同心抗疫，一路同行。

行政總裁回顧及展望

近來，由於爆發新型冠狀病毒疫情，香港與內地的邊境口岸關閉，包括羅湖、落馬洲和香港西九龍站的邊境口岸、以及紅磡站城際直通車出入境管制站均停止開放，期間不會有過境的鐵路乘客，上述車站的車站商店亦停止營業。此外，再加上僱員在家工作、學校停課、遊客及本地休閒乘客人數顯著減少，因此本地鐵路服務乘客量也受到重大負面影響。

2020年1月和2月，本集團在香港客運業務的鐵路和巴士總乘客量較2019年同期下跌34%，主要來自新型冠狀病毒疫情的影響及公眾活動的後續影響。剛通車的屯馬綫一期所帶來的容量增長輕微，因此對2020年的財務表現幫助不大。我們亦已於最近公布港鐵車費在2020年餘下時間不會有實際調整。

車站零售和物業租賃業務的表現將取決於零售市道，鑑於香港公眾活動及近期新型冠狀病毒疫情，預料業務表現將會倒退。在現有租約方面，本公司已為租戶實施多項租金減免措施，中小型租戶可獲減免2020年2月及3月一半租金。在續訂租約方面，我們預料租金收入將面對下調壓

力。位於「日出康城」的商場「The LOHAS康城」，仍然預期於2020年下半年開業，但由於新型冠狀病毒疫情影響，預租情況較預期放緩。新型冠狀病毒疫情及香港公眾活動對我們的投資物業組合估值的長遠影響，需待市況穩定後才能確定。

如前所述，尤其因新型冠狀病毒疫情爆發，集團的香港客運業務、香港車站商務及物業租賃業務，以及中國內地業務均受到嚴重影響。根據初步未經審核之內部管理帳目（集團的核數師並未就此進行審閱或審核），新型冠狀病毒疫情和香港公眾活動的後續影響對集團的經常性業務淨利潤在2020年首兩個月的財務影響預計約為13億港元，主要來自乘客量下跌帶來的收入下跌、因車站關閉而為租戶提供的寬減、減免中小型租戶2月份一半租金、廣告收入下跌，以及中國內地業務的負面財務影響。為應對重重挑戰，減低相關財務影響，並令香港繼續前行，本集團已採取多項控制成本措施。新型冠狀病毒疫情爆發對集團的影響預期將會持續一段時間，但其影響的準確時間及規模難以預測，並需視乎情況發展而定。

考慮到公司整體的鐵路及物業業務，董事局認為集團整體財務狀況穩健。董事局現時建議維持漸進式的普通股股息政策。董事局會繼續監察集團的財務狀況及業務前景，並在適當時候作出公布。

物業發展方面，在2020年2月批出「日出康城」第十二期物業發展項目後，於未來12個月左右，視乎市況，我們計劃推出三個物業發展項目招標，當中包括「日出康城」最後一期及黃竹坑站第五期及第六期物業發展項目，合共提供約4,050個住宅單位。「日出康城」第六期的物業發展利潤，現將視乎施工進度決定入帳時間。視乎市場情況，我們預計於未來12個月內預售「日出康城」第八期、第九C期「OCEAN MARINI」和第十期，以及大圍站物業發展項目。

在香港新鐵路項目方面，我們將繼續進行沙田至中環綫項目其餘路段的工程，並為屯馬綫於2021年全綫通車進行準備工作。紅磡至金鐘段（即東鐵綫過海至金鐘）於2022年第一季通車的目標仍充滿挑戰，公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。我們期待與政府緊密合作，推動《2019年施政報告》中提及的三個新鐵路項目，同時尋求香港以外市場的發展新機遇。

本人藉此機會祝賀之前擔任車務總監的劉天成先生獲委任為車務及中國內地業務常務總監；之前擔任副車務總監的李家潤博士則接任車務總監一職。此外，本人歡迎蔡少綿女士接替蘇家碧女士，出任公司事務總監。本人衷心感謝蘇家碧女士多年來為公司作出的貢獻。

最後，我要再次衷心感謝全體員工在過去九個月在重重挑戰的環境下，繼續盡忠職守地服務我們的顧客及社區。他們秉持最專業的精神，致力維持列車及物業服務正常運作。

我們會繼續與社區同心協力，使香港和其他有我們服務的城市在未來一年不斷邁步向前。



行政總裁
金澤培博士
香港，2020年3月5日